Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
Carpeta Nº 1920 de 2012

Versión Taquigráfica N° 1458 de 2013

TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Normas reglamentarias

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 4 de diciembre de 2012

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Daniel Caggiani.

MIEMBROS: Señores Representantes Evaristo Coedo, Julio César Fernández, Gustavo Osta, Guzmán Pedreira, Jorge Pozzi y Pedro Saravia Fratti.

SEÑOR PRESIDENTE (Niffouri).- Habiendo número, está abierta la reunión.

En el orden del día figura el proyecto relativo a "Tránsito y seguridad vial en el territorio nacional", por lo que deberíamos proceder a su discusión general.

El Poder Ejecutivo envió la información que habíamos solicitado en cuanto a la reglamentación relativa a los pasajeros de pie y la modificación que propone a los artículos 16 y 17.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Estamos de acuerdo con el proyecto en general porque creemos que debemos ir afinando las normas referidas a la seguridad vial en el territorio nacional, pero tenemos varias observaciones respecto al articulado.

Quiero adelantar que el informe que nos envía el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en cuanto a la cantidad de personas que pueden viajar de pie en los servicios de corta, mediana y larga distancia, nos parece absolutamente improcedente porque solo toma en cuenta la realidad de la capital y el área metropolitana y no considera las circunstancias que se viven en el interior del país. Me refiero específicamente a la situación de los maestros, alumnos de escuelas y policías, para quienes muchas veces la única manera de ir a cumplir su tarea es en los ómnibus de línea.

Como bien dice el Ministerio, aumentar el parque vehicular con la sola finalidad de atender los períodos implicados, supone un aumento de costo en el transporte y de la tarifa correspondiente. Por lo tanto, el Ministerio reconoce que no puede aumentar las líneas pero limita la capacidad de traslado de la gente que debe cumplir obligatoriamente con su tarea, y en eso no estamos de acuerdo.

La mayoría de los accidentes que se han producido, y en particular el que es produjo en la Ruta Nº 7, provocaron la inmediata reacción del Senado tomando medidas que no son conducentes, porque diría que este último fue un hecho casi aislado.

Yo necesito tener la tranquilidad de que no vamos a impedir a la gente desarrollar su tarea y moverse de acuerdo con su necesidad. No todo el mundo tiene auto ni autonomía para moverse. Entonces, es una necesidad y una obligación del Gobierno facilitar los medios, tomando medidas precautorias. Mucho más fácil que permitir un aumento por metro cuadrado sería delimitar las velocidades en función de la cantidad de pasajeros. Digo esto como ejemplo, aunque podría haber otras ideas, pero no se debería limitar esta posibilidad y hacer que la gente quede en la carretera a pie, porque esa no es la manera de instrumentar una forma de transporte; esa es la manera de instrumentar una limitación a la capacidad de movilidad y a la obligación que tiene la gente para cumplir sus tareas.

Por lo tanto, en general estamos de acuerdo con el proyecto aunque tenemos discrepancias con ciertos artículos, en particular algunos que nos parecen inapropiados para el momento que vivimos e imposibles de cumplir. Si el proyecto se vota de esta manera, estamos generando una norma específicamente sancionatoria, porque no es posible instrumentar ciertas cuestiones ni siquiera en los plazos que se determinan. Hay cosas que no van de la mano con la realidad y mi obligación como legislador es tratar de comprenderla y legislar en función de ella, no desde un escritorio frío, desconociéndola y generando más perjuicios que beneficios.

SEÑOR POZZI.- Estoy de acuerdo con el proyecto en general y con sus modificaciones.

El señor Diputado Saravia es del interior y conoce esa realidad y yo, aunque no soy del interior, como lo recorro en ómnibus, también la conozco. De cualquier manera, el literal b) se refiere a servicios de corta, mediana o larga distancia con un máximo de seis personas por metro cuadrado. Creo que esto corresponde con lo que figura en las regulaciones que ha habido para los ómnibus hasta ahora. Si esto se aprueba lo que estaría haciendo la Comisión sería enmendar la plana de un error garrafal que cometió la Cámara de Senadores al establecer que no podrá viajar gente de pie. Quizá ello se debió a la sensibilidad por el accidente que sucedió en la Ruta Nº 7, en que la señora involucrada ni siquiera viajaba de pie sino que estaba de pie eventualmente, ya que el ómnibus no estaba lleno.

Francamente, creo que con las correcciones que hemos hecho al proyecto vamos a dejar salvada esa instancia. Pienso que a todos nos mueve la misma sensibilidad que al señor Diputado Saravia. De hecho, lo primero que dijimos fue que no podíamos votar pensando que los maestros y los niños queden tirados en la carretera sin poder viajar en ómnibus, que era lo que contemplaba el proyecto original. Creo que con la redacción que ha enviado el Ministerio esto quedará resuelto y que no ocurrirá lo que dice el señor Diputado Saravia.

Estamos en condiciones de votar el proyecto y nos sentimos muy conformes de que, más allá de las diferencias, todos estemos contestes en que lo que vino del Senado iba a dejar a la gente tirada en la carretera y que no tendría solución poniendo más servicios.

Esa es nuestra posición.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Adelantamos que vamos a votar el proyecto en general, con las salvedades que hemos expresado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

——Siete por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión particular.

Léase el artículo 1º.

(Se lee:)

"Queda prohibido circular con niños de hasta doce años o que midan menos de 1,50 metros en los asientos delanteros de los vehículos".

——En discusión.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- La idea nos parece razonable, pero no nos queda claro por qué se van a utilizar dos criterios: el de la edad y el de la estatura. Me pregunto si cuando un Inspector o un funcionario de la Policía Caminera detenga un vehículo, verificará si la persona mide 1,49 o 1,52 metros. Me parece que está bien considerar la edad, pero lo que se está proponiendo no es un método práctico ni sencillo. En todo caso, debería primar el criterio del mayor que está acompañado por el menor, que tendría que tomar las precauciones necesarias. Según este proyecto, habría que pedir la cédula de identidad para saber si el menor tiene doce años o menos y hacerlo parar y medir su estatura, de manera de ver si está dentro de lo que se establece. Creo que es un método rígido, que no tiene mucho sentido. Solo falta que pidan la verificación del ADN y del peso molecular. Esto no me parece prudente, oportuno ni práctico, sobre todo conociendo el desempeño de los Inspectores, por lo menos en Montevideo y Canelones.

Reitero que si bien compartimos la idea de lograr una mayor seguridad, entendemos que este proyecto no es conveniente, en tanto es demasiado rígido, además de un espectacular sistema sancionatorio, que no nos parece oportuno.

Más o menos lo mismo vamos a plantear con respecto a otros artículos, porque entendemos que puede haber otras formas de asegurar que la gente se comporte como corresponde para evitar la siniestralidad. Reitero que no me parece que esta sea la manera adecuada. Con este sistema solo se logrará una permanente secuencia de multas, generando conflictos y problemas, que no parecen oportunos para llegar a la concientización y educación en materia de vialidad para bajar la siniestralidad.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengo la impresión de que los artículos 1º y 3º de este proyecto refieren a lo mismo. Por el artículo 1º se prohíbe circular con niños de hasta doce años o que midan menos de 1,50 metros en los asientos delanteros, y el artículo 3º establece que deberán viajar en los asientos traseros. Me parece que se está diciendo lo mismo, en el artículo 1º prohibiendo que viajen adelante y en el artículo 3º determinando que deberán viajar atrás. Obviamente, si está prohibido que viajen adelante, deberán hacerlo atrás.

Por lo tanto, me parece que alcanzaría con uno de los artículos, yo diría el 3º, que establece que deberán viajar en los asientos traseros, de conformidad a los sistemas de sujeción y categorías establecidas en la reglamentación que el Poder Ejecutivo establezca. Me parece que en esa redacción ya está incluido el artículo 1º.

Asimismo, compartimos las apreciaciones que hace el Diputado Saravia con respecto a la discriminación por altura; entendemos que no es conveniente.

SEÑOR POZZI.- Hay varias formas de entender estas cuestiones.

Es evidente que los que no puedan viajar en el asiento de adelante deberán hacerlo en los de atrás. Lo que el artículo 3º agrega es que deben viajar atrás usando el cinturón de seguridad.

En cuanto a la discriminación por estatura, entiendo que puede ser razonable. Hay que tener en cuenta que hay chicos de catorce o quince años que por su estatura y su masa corporal -no se trata de pedir el ADN- tendrían dificultades para viajar en determinados asientos, porque su cuerpo es pequeño. Entonces, por su edad, podrían viajar en los asientos delanteros, pero no por su complexión. Asimismo, hay niños de doce años que por su edad no pueden viajar en el asiento delantero, pero sí por su cuerpo, dado que son robustos.

Me parece que con esta iniciativa no se apunta a multar a la gente por gusto, sino que se marca un claro camino en el que hay que respetar determinadas reglas y no seguir haciendo lo mismo que hasta ahora, que tiene como resultado una cantidad de muertes por accidentes de tránsito.

Defendemos este proyecto y entendemos que hay que considerarlo con esa perspectiva. Francamente, creo que ayudaría a que la gente tomara conciencia y daría ciertas pautas de seguridad para viajar, sobre todo cuando se traslada menores, que son los más vulnerables.

Reitero que si bien los artículos 1º y 3º están vinculados, el 3º obliga a que los niños viajen sujetos.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Estoy bastante de acuerdo con el señor Diputado Pozzi, pero no me parece correcto que se utilicen sistemas de difícil comprobación.

Con el mayor de los respetos pregunto al señor Diputado qué sucede cuando en el asiento delantero viaje una persona con un defecto físico, un enano o una persona que tenga un mayor desarrollo corporal. ¿Cómo hace el Inspector para determinar si está cumpliendo con las reglas? Le pide la cédula de identidad. Me parece que la determinación de la estatura, mayor o menor a 1,50 metros, es una medida excesiva que no facilita las cosas. Estoy de acuerdo con establecer 12 años, mida 1,70 o 1,40 -son 12 años, y es la prevención general- y por supuesto también con que lleven las ataduras correspondientes.

Entonces, no es que estemos en desacuerdo con la orientación, sino con la forma. No puedo votar que se establezca 1,50 metros, pero sí los 12 años. Creo que la norma debe ser general, y las excepciones no las medimos con centímetro. Las posibilidades son: menores de 12 años, viajando de tal manera, y mayores de 12 años, viajando de tal otra, pero siempre atados.

SEÑOR PRESIDENTE.- Insisto en que el artículo 1º no tiene razón de ser porque está plenamente incorporado en el artículo 3º, que establece: "Los niños y adolescentes de 0 a 12 años o hasta 1,50 metros de estatura deberán viajar en los asientos traseros de conformidad a los sistemas de sujeción y categorías establecidas en la reglamentación que el Poder Ejecutivo establezca".

Al decir "deberán viajar en los asientos traseros" está expresando que está prohibido viajar en los asientos delanteros. Creo que está plenamente comprendido, y hasta ampliado porque establece que deben viajar con sujeción. Como decía el señor Diputado Pozzi, el artículo 3º agrega los sistemas de sujeción y sus categorías de acuerdo con la reglamentación. Insisto porque me parece que es redundante, cuando deberíamos ser lo más concretos posible.

SEÑOR OSTA.- Los argumentos expuestos por el señor Diputado Saravia Fratti me parecen razonables. Si el artículo 1º dijera "Los niños hasta 12 años o personas que midan menos de 1,50 [...]", protegería a todo individuo, sea niño o adulto de menos de 1,50 metros, partiendo de la base de que por debajo de esa altura se está en mayor riesgo.

Si lo que intentamos es proteger a los niños, establezcamos hasta 12 años. La referencia hasta 1,50 metros será muy difícil de instrumentar. Imaginemos a un inspector midiendo con un centímetro: si es 1,50 o si es 1,51; deja unos márgenes de discrecionalidad bastante grandes. En el caso de la edad es mucho más claro: basta mirar la cédula de identidad.

SEÑOR POZZI.- Estamos dispuestos a modificar el articulado, y que el artículo 3º pase a ser el 1º. Coincidiendo con lo planteado por el señor Presidente y el señor Diputado Saravia Fratti, estamos dispuestos a hacer ese cambio.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Coincido plenamente. Es el planteo que pensaba hacer.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Estoy totalmente de acuerdo. Creo que el artículo 3º incluye al 1º. No me queda claro si se dejaría lo relativo a la estatura.

SEÑOR POZZI.- Quedaría como está.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Entonces, votaremos en forma negativa.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Creo que la medida es una referencia para los padres. Esto no es tanto para el inspector sino para crear conciencia de que un niño con menos de esa estatura debe ir en el asiento de atrás.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Entiendo ese criterio, pero tiene que haber un margen de responsabilidad que deben asumir las personas mayores, sean los padres o quienes conduzcan, en cuanto a los menores. Quizás en otros países haya mayor facilidad para manejar el tema de la estatura. La norma genérica debería establecer la edad, que es lo que todo el mundo puede manejar con facilidad. Yo no estoy seguro de que todos los padres sepan cuánto mide su hijo de 11, 12 o 13 años. Es distinto cuando son bebés, porque los padres van cada tres meses al pediatra, quien los va midiendo y pesando.

Creo que la norma genérica estaría perfectamente aplicada y cumpliría su misión si estableciéramos que los menores de 12 años deben viajar en el asiento trasero -en las condiciones que dispone el artículo 3º, que luego será el 1º-, y que los mayores de esa edad pueden ir adelante, y será responsabilidad de los adultos permitirlo. Tenemos que hacer que los adultos asuman su responsabilidad, pero no por establecer una norma, vamos a hacer que asuman la responsabilidad de cuidarse y de cuidar a los demás, más allá de que la legislación dé un marco para que el Estado pueda actuar. Debemos partir de la base de que somos capaces de crear la cultura, pero no la vamos a crear a base de fierro, de multas.

Más adelante vienen otros artículos en los que voy a exponer más o menos lo mismo, porque el criterio no es ese, no es pegar, no es multar, no es sancionar, sino educar. La multa debería ser el último escalón, en aquellos en que hay reiteración o desatención en la seguridad propia o de terceros.

SEÑOR PEDREIRA.- El tema es complejo, y hasta paradójico. Si lo que intentamos con esta ley es reducir las muertes por accidentes de tránsito, el elemento clave es la estatura y no la edad. La estatura es independiente de la edad.

Cuando uno piensa una ley debe imaginar cómo funcionaría en la realidad. En este caso, lo que menos se me viene a la cabeza es que los inspectores vayan a estar midiendo a los niños, buscando multar. La concepción, la filosofía que se quiere dejar es qué es lo que buscamos solucionar. Me parece bárbaro establecer una estatura mínima de 1,50 metros para viajar en el asiento delantero, y el fundamento es que se trata de la razón más elemental para salvar vidas.

¿Por qué establecer también la edad? Por la idiosincrasia, producto de la inmadurez en el rol de los adultos frente a los niños; por los tiempos que corren, en que los adultos ¡vaya si se desentienden de los niños en un montón de aspectos, y no solo en este! Creemos que ayudaría poner sobre la mesa una norma que obligue a educar a los adultos.

Entiendo que la implementación de la ley será de difícil andamiaje, pero dada la coyuntura, el momento histórico y las cosas que están pasando en la sociedad, me atrevería a decir que está bien establecer estos dos elementos. Tal vez más adelante el elemento central debería ser la estatura, que es el que salva vidas. Me parece que es donde hay que hacer hincapié. Por eso voy a votar este artículo con esos dos elementos. Desde acá haremos un llamado a que se respete la filosofía y la idiosincrasia de la ley y esperemos -tal vez siendo medio ingenuos- que los inspectores de tránsito no introduzcan el metro como elemento de trabajo. Uno tiende a no pensar en estas cosas, no sé si porque es nuevo o porque es del interior, más allá de que en el interior hay arbitrariedades mucho más duras, a veces, de las que se ven en el área metropolitana, estableciéndose una diferencia cuando uno es amigo "de", no solo para que los inspectores utilicen metros sino miren con otros ojos y aparezcan otras cuestiones.

El elemento central que no podemos dejar afuera es la estatura, porque es el que salva vidas.

SEÑOR POZZI.- Insisto en que para nosotros la estatura es importante. Hay una cosa que dijo el señor Diputado Saravia Fratti y tiene razón: por supuesto que tenemos que trabajar mucho en educar y en concientizar sobre las dificultades que esto tiene.

Lo cierto es que la realidad nos ha demostrado que en los lugares donde obligamos a usar casco muere menos gente que donde no existe la obligación. Los autos vienen con cinturón de seguridad pero hasta que no se multó a la gente para que los usara, no se usaron. No sabemos cuánto prevenimos, pero probablemente sea mucho, y a partir de esa obligación comienza a haber una mayor conciencia.

Creo que votamos elementos a fin de que la gente vaya sintiendo que tiene la obligación de cumplir normas mínimas, para que no suceda lo que hasta ahora. Seguramente, en la medida en que la ley comience a regir y las capacidades sancionatorias se desarrollen, habrá gente que nunca va a acatar y se va a "comer" la multa, y habrá gente -mucha más- que va a aceptar que tiene que funcionar dentro de esta cantidad de normas.

Todos hemos visto cómo en una motito para dos personas van el padre, el niño en el medio y la madre atrás. El niño va con casco, pero en una cosa que se puede partir en cualquier momento. A veces, hablamos por celular o mandamos mensajes de texto mientras vamos manejando. De todos modos, principio tienen las cosas, hay que sancionar para que no hagamos determinadas cuestiones, y se van a dejar de hacer, como hemos avanzado en otros aspectos.

Este articulado recoge muchas cosas que no están reguladas, algunas relativamente peligrosas y otras muy peligrosas. De alguna manera tenemos que establecer ciertos mecanismos que, en principio, refieran a cumplir determinadas normas bajo pena de ser sancionado en caso de incumplimiento, como ha sucedido toda la vida.

Esta es la filosofía con que nosotros encaramos el proyecto. Por supuesto que todo lo que podamos hacer buscando educar y concientizar para que manejemos con más cuidado lo vamos a hacer, y muchas cosas estamos haciendo. Es necesario poner el límite en alguna parte y la ley trata de hacer eso. El que no cumple, no cumple, como pasa con todas las leyes. A veces, también dictamos leyes sin que exista capacidad sancionatoria, por lo cual nadie las cumple.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Voy a reiterar un concepto que dije en anteriores oportunidades. Capaz que yo tengo una deformación profesional. En la Facultad de Derecho me enseñaron que no se debe legislar por la patología. Indudablemente, el tema de los accidentes de tránsito ha generado una circunstancia psicológica en la sociedad, en el gobierno y, especialmente, en aquellas personas encargadas de generar este tipo de proyectos para ir mejorando la legislación sobre seguridad vial.

Por otra parte, la legislación debe tender a fortalecer el funcionamiento de la sociedad y no a generar el incumplimiento, incluido el de aquella persona naturalmente transgresora, a la que no me voy a referir porque a veces ni siquiera entiende con la sanción. Comparto plenamente -como tantas veces- la opinión del señor Diputado Pozzi. Creo que el objetivo de todos es sacar una norma que vaya en el sentido de proteger pero que no sobreproteja de tal manera que genere una pérdida de la capacidad de deliberación de la persona que si, eventualmente, tiene un problema será sancionada pero de una manera no perjudicial.

Quiero ver si estoy interpretando bien. ¿Cómo debo interpretar cuando el artículo 3º -perfectamente puede ser el primero de este proyecto- dice que los niños y adolescentes de 0 a 12 años o hasta 1,50 de estatura? ¿Qué pasa si un niño menor de 12 años mide 1,55m? ¿Puede ir adelante con un sistema de sujeción? Eso tampoco queda claro.

Podemos y debemos aceptar el criterio de la medida, pero el propio artículo da dos situaciones: permite el descarte de la edad por la altura o viceversa. ¿La conjunción "o" implica uno u otro, o los dos? ¿Cuál es el criterio que se debe usar? No quiero que se genere un malentendido cuando se produzca una supuesta infracción.

De hecho, estoy de acuerdo con todo lo que signifique atender racionalmente las medidas de seguridad, pero, primero, es necesario tener una ley clara y, segundo, que los conceptos no permitan interpretaciones diferentes. Es cierto lo que decía el colega de Flores en cuanto a eso de ser amigo "de"; ahora bien, ¿en Montevideo no pasa? Yo tengo pruebas de que acá también hay amigos "de", como en todos lados, porque eso tiene que ver con la naturaleza humana. La corrupción es un concepto de la naturaleza humana; las vacas no tienen corrupción.

SEÑOR OSTA.- Este capítulo refiere claramente a la sujeción de niños y adolescentes. Está destinado a proteger a los seres humanos en este tramo de edad. Entonces, en línea con lo que decía el señor Diputado Saravia Fratti, me parece que si se elimina la referencia "hasta 1,50 metros de altura" del artículo 3º estaríamos siendo mucho más protectores. Todos los niños de 0 a 12 años deben viajar atrás; no importa si miden 1,49 o 1,51 metros. Además es muy fácil de comprobar esa circunstancia y estaríamos cumpliendo el espíritu de la disposición, que comparto. Tal como está redactado, da lugar a que si un niño mide 1,51 metros y tiene 11 años pueda ir adelante.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Cuando se dice "niños y adolescentes de 0 a 12 años", se está entreverando niños con adolescentes. Si la redacción dijera: "Los niños de 0 a 12 años o adolescentes hasta 1,50 metros de estatura deberán viajar en los asientos traseros de conformidad [...]", quedaría con lógica. Los adolescentes que midan menos de 1,50 metros deberán ir atrás.

SEÑOR PEDREIRA.- Esto es muy complejo y hasta contradictorio con el nombre del capítulo.

Reitero: lo que salva vidas es precisamente medir más de 1,50 metros para ir adelante no la edad. La cuestión de la edad es relativa porque uno puede tener 20 años y medir 1,20 metros, y si choca de frente, se revienta contra el volante del auto y seguro se mata; ni siquiera lo salva el airbag.

Entonces, si lo que buscamos es defender vidas, yo cambiaría el nombre del capítulo. Sugiero a los demás integrantes de la Comisión que donde dice "Los niños y adolescentes de 0 a 12 años o hasta 1,50 metros de estatura deberán viajar en los asientos traseros [...]", diga: "Los niños y adolescentes de 0 a 12 años o personas de hasta 1,50 metros de estatura deberán a viajar en los asientos traseros [...]". En definitiva, hacemos foco en el problema que queremos solucionar que es la estatura. Eso salvaguardaría bastante la situación y dejaría lo de la edad porque a los niños desde chiquitos hay que educarlos y decirles que vayan atrás, en la sillita, que no pueden ir adelante. Eso daría un argumento para sostener que hay que dejar de lado el tema de la edad porque desde el inicio sabemos que los niños no pueden viajar adelante, más allá de que en todos lados vemos que sucede eso.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Si decimos "Los niños y adolescentes hasta 1,50 metros de estatura deberán viajar en los asientos traseros", queda solucionado el problema.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Nos vamos acercando a encontrar la forma que converja en lo que todos queremos.

Este capítulo y, en especial, el artículo 3º refieren específicamente a niños y a adolescentes. Es difícil discernir si a los 12 años se es niño o adolescente; es un aspecto muy teórico.

Entonces, si es una cuestión de salvaguardar vidas en función de la estatura, me parece criterioso lo que plantea el señor Diputado Pedreira en el sentido de incorporar a la masa de personas, y yo lo comparto. Por lo tanto, según lo que plantea el señor Diputado Pedreira -que me parece muy lógico- una persona de 25 años de 1,40 metros de estatura no debería ir adelante. Si debido a la altura de la persona el airbag no la protege, lamentablemente, hay que tratar de forma diferente las cosas que son diferentes y no tratar de homologar aspectos imposibles de poner en pie de igualdad.

Como dije, acompaño esta propuesta, sin perjuicio de que me gustaría afinar la redacción.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- La dificultad que encuentro es poner "o personas de hasta 1,50 metros de estatura", porque hay choferes que miden 1,40 metros y entonces les estaría prohibido ir adelante. Si estableciéramos "Los niños y adolescentes de hasta 1,50 metros de estatura deberán viajar en los asientos traseros", quedaría solucionado el problema.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Esto no cumple con el objetivo que planteó el señor Diputado Pedreira. Además, tiene mucha razón el señor Diputado Fernández porque eventualmente podemos estar limitando a una persona de 1,45 metros de estatura, que tiene libreta y conduce, la posibilidad de ir adelante. Esto hay que interpretarlo. Una cosa son los niños y los adolescentes y otra es la generalidad de las personas. Estamos hablando de dos criterios distintos. En cuanto a la protección que pueda dar

el airbag, no hay un problema de edad, sino de medida. Como dije, el artículo 3º habla de los niños y de los adolescentes, de un rango determinado. En ese sentido, el Diputado preopinante plantea una redacción -con la que también estamos de acuerdo- en la que el tema de la altura no sea global. De esta manera, no limitaríamos el derecho natural de una persona de 1,40 metros de estatura que tiene todas las condiciones para manejar, y que muchas veces hemos visto que debe ponerse un almohadón en el asiento para poder hacerlo. Estoy de acuerdo con cualquiera de las dos opciones que se plantean. La cuestión es que el Partido de Gobierno defina exactamente cuál es el criterio que quiere utilizar, si el del niño o adolescente o el de la globalidad de las personas, como propuso el señor Diputado Pedreira.

SEÑOR OSTA.- Si lo que queremos es regular en este capítulo el tema vinculado a niños y adolescentes, en el que se ha fijado en forma arbitraria una edad de 12 años -podría haber sido 14 o 15 años; calculo que habrá elementos técnicos para haber llegado a la referida edad-, no me parece bueno mezclarlo con un régimen general. Digo esto porque básicamente cuando se está regulando el tema vinculado a niños y adolescentes entre 0 y 12 años, aquí lo que cuenta es que el niño o el adolescente no es el que está en condiciones de tomar la decisión de viajar adelante o atrás. Distinta es la situación de una persona que mide menos de 1,50 metros de altura, que es mayor de edad y decide asumir el riesgo de viajar adelante. El niño no decide; el mayor decide. Por eso, me parece que si estamos regulando en este capítulo el tema de los niños, deberíamos poner de 0 a 12 años, con la obligación de viajar detrás y saldaríamos el tema. La situación general que relaciona a las personas mayores de edad y que toman decisiones de acuerdo con su libre albedrío sería una discusión aparte. Planteo esto para que podamos avanzar; de lo contrario, habría que cambiar el nombre al capítulo y hacer otra redacción.

La propuesta específica vinculada a los niños sería: "Artículo 3º:- Los niños y adolescentes de 0 a 12 años deberán viajar en los asientos traseros de conformidad a los sistemas de sujeción [...]"-, eliminando "o hasta 1,50 metros de estatura".

SEÑOR POZZI.- Al principio, la propuesta del señor Diputado Pedreira de agregar "o personas" me gustó, pero luego me pareció que ingresaríamos a una situación complicada. Personas somos todos los de 12, 80, 60 o 45 años. Si bien me había gustado esa propuesta, de esa manera avanzaríamos sobre otros derechos que se van a interponer con este, porque entraríamos en una discriminación y eso daría más problemas que soluciones.

Debemos encontrar una fórmula adecuada para este asunto y hacer referencia a la altura. Creemos que eso tiene una lógica, más allá de que pueda prestarse a diferentes interpretaciones. Si bien hemos tirado ideas a fin de solucionar el tema, no tenemos muchas formas para hacerlo. Estamos de acuerdo con eliminar el artículo 1º -lo que dijo el señor Presidente tiene lógica-, pero propondría a la Comisión agregar el término "obligatoriamente" en el actual artículo 3º, para que no queden dudas.

La redacción expresaría: "Los niños y adolescentes de 0 a 12 años o hasta 1,50 metros de estatura, deberán viajar obligatoriamente en los asientos traseros de conformidad a los sistemas de sujeción y categorías establecidas en la reglamentación que el Poder Ejecutivo establezca". Propongo incluir el término "obligatoriamente" para que quede claro que "deberán" no es algo declarativo.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- La redacción sería redundante porque aunque el artículo exprese que "deberán" ir atrás y con los sistemas de sujeción, impone esa condición. De todos modos, no me opongo a que agreguemos ese término.

SEÑOR POZZI.- Preferiría esa opción para que no se pueda pensar que el término "deberán" es un condicional y si quieren pueden hacerlo y en caso contrario, no.

El artículo también podría expresar "estarán obligados a viajar".

De todos modos, voy a hacer algunas consultas.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Estamos haciendo una corrección que me parece apropiada pero no se modifica el tema de la altura y tal vez nos estemos desviamos de la dificultad original.

Tengo claro que eliminamos el artículo 1º y que el 3º pasa al primer lugar.

SEÑOR PRESIDENTE.- En principio estamos de acuerdo con eliminar el artículo 1º pero debemos votarlo.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cero en siete: NEGATIVA.- Unanimidad.

Hay una propuesta para que el artículo 3º pase a ser el 1º, sin perjuicio de su redacción.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Siete por la afirmativa: AFIRMATIVA.- Unanimidad.

Debido a que se está esperando información para la redacción del artículo que quedó como 1º, se pasa a tratar el artículo 2º.

Léase el artículo 2º.

(Se lee)

——En discusión.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Naturalmente, en un sistema de escritorio, esto parecería muy lógico, pero la realidad indica que no es tan así. Inclusive, estamos acostumbrados a ver que un niño con casco viaje entre sus dos padres y eso ya sería ilegal, mucho más al no alcanzar los posapiés.

Reitero que no estoy en contra de todo o que sea favorable pero no puedo aceptar cosas que sé que van contra la idiosincrasia y el modo de transporte de mucha gente que no puede tener otro vehículo. Estoy acostumbrado a ver en todos lados que la moto pasó a ser el medio de transporte sustancial de una cantidad imponente de gente que antes se trasladaba a pie o en bicicleta. Hoy la moto es utilizada en forma irregular por una necesidad elemental y no encuentro la solución.

Supongamos que un matrimonio con un hijo necesita trasladarse, por ejemplo, a un supermercado. Si va la mujer, no puede ir el hijo, y no puede llevar al hijo nunca si no alcanza el posapiés. ¿Tiene que tomarse un taxi, ir caminando o conseguir un vecino de buena voluntad que lo lleve en auto? Entonces, más allá de que puede ser muy comprensible que un niño que no alcance los posapiés no debería viajar en moto, yo no me animo a sacarle ese derecho a la gente más humilde. Sinceramente, no puedo votar esto.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Yo, como maestro, observo que en las escuelas urbanas y rurales los padres trasladan a sus hijos en moto. Ellos quedarían excluidos de la posibilidad de llegar a la escuela. Esa es la dificultad que advierto.

SEÑOR PEDREIRA.- En este tema, atendiendo específicamente a la seguridad, lo que uno puede ver en esa gurisada que no llega a los posapiés es cómo meten los pies en la rueda y se terminan fracturando o rompiendo el pie. A más de uno nos pasó no solo en moto sino también en bicicleta. Yo no lo vería tan preocupante al tema porque creo que el ingenio popular haría que varios de esos posapiés se eleven a la medida en que el niño se pueda apoyar. Por ejemplo, a bicicletas a las que se pone sillita también se les agrega posapiés a la altura del niño y he visto cantidad de motos así. También vienen sillitas para adaptar a las motos y a las bicicletas que contemplan esta situación para que los niños puedan apoyar los pies. Creo que en la reglamentación podrían aparecer estos elementos para que se solucione el tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cuando vinieron las autoridades de la Unasev, les planteé este tema porque me parecía que no podíamos permitir que muchos niños que viajan a la es cual en moto quedaran por el camino, pero no me contestaron qué pasaba si tenían una aproximación a la medida de los niños para que llegaran a los posapiés. Lo que va a terminar sucediendo es que surgirán los adaptadores de los posapiés para que puedan viajar los niños. Así como está el articulado, deja afuera a mucha gente. Entiendo que ocurren muchos accidentes, pero no podemos hacer una ley por la patología. Habría que ver cuántos casos son; creo que es mucha más gente la que estamos dejando de a pie y en condiciones de no llevar a sus niños a la escuela, que lo que realmente se podría evitar con la reglamentación de este articulado.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Comparto ese criterio pero, además, me hago la siguiente pregunta.

Las motos son para dos personas y estamos hablando de que ningún niño que no alcance los posapiés pueda trasladarse en ese vehículo. Aparentemente, la alternativa sería modificar los posapiés para que puedan alcanzarlos. Entonces, hacemos una modificación para que los niños tengan apoyo y, ¿qué pasa cuando no es para llevar a la escuela al niño y el matrimonio necesita trasladarse? ¿Uno de ellos tiene que ir con los pies sueltos? ¿Eso se tomó en cuenta? Porque modificamos el único vehículo que tienen. Hay muchas preguntas que no contesta el Presidente de la Unasev. Modificamos la moto para que el niño pueda viajar, pero si este no viaja, tampoco puede ir un mayor, porque tendría que hacerlo con las piernas sueltas. Entonces, arreglamos para desarreglar.

Reitero que, en muchos aspectos, este proyecto fue redactado desde la gélida frialdad de un escritorio, tomando como ejemplo situaciones del mundo que no acompasan la realidad del Uruguay.

SEÑOR OSTA.- Veo que hay una falta de lógica en el planteamiento del tema.

Como criterio general, queda establecido en el artículo 1º que niños y adolescentes de hasta doce años de edad deben ir detrás. Esas son las condiciones establecidas por el articulado. A continuación, en el artículo dice que se podrá realizar el transporte de niños y adolescentes en motocicletas con sidecar siempre que se ajuste a las condiciones establecidas. De aprobarse, entonces, claramente en una moto con sidecar podrían ir niños y adolescentes sin límite de edad ni de estatura adelante, ya que no hay asientos detrás. Entonces, como criterio general, los niños de cero a doce años deben viajar en los asientos traseros, pero en motos con sidecar pueden viajar adelante.

Entonces, si bien la idea claramente es tratar de proteger a los niños, en estos dos artículos no hay una lógica.

SEÑOR COEDO.- Si bien soy Diputado suplente y recién estoy considerando el tema, entiendo el espíritu de la ley y tengo en cuenta que una parte importante de la población utiliza la moto para trasladarse, que muchas madres llevan a sus hijos a la escuela de esa manera y que si no lo hicieran no los podrían llevar o tendrían que salir un rato antes para caminar un lote de cuadras, y que también se usa este medio de transporte para trabajar. Entiendo que no debe haber nada más peligroso que la caída de un niño que viaja en una moto, tomado de la cintura de su madre, con los pies al aire. En caso de que se encuentren con un pozo, podrían caer los dos.

Entonces, ¿cómo interpretamos la ley? Estamos hablando de un accidente que puede costar la vida de las dos personas, pero también es difícil prohibir a miles de personas el uso de la moto. Para un Diputado no debe haber nada más sagrado que votar una ley para salvaguardar la vida de la gente. ¿Y con qué vara hay que medir? Insisto: no debe haber nada más peligroso que la caída de un niño que viaja en moto, tomado de la cintura de un padre o una madre.

Con respecto al planteo del señor Diputado Osta relativo al sidecar, es probable que sea contradictorio, pero también es cierto que es difícil ver motos con sidecar. Existen, pero no las vemos habitualmente. De todas maneras, el proyecto debe contemplarlas, porque pueden aparecer.

Realmente me preocupa con qué vara medimos, teniendo en cuenta que esta es una ley que apunta a cuidar la vida.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Estoy de acuerdo con el señor Diputado Coedo, pero mi miedo es que generemos una limitación frente a hechos que no están claros. Por supuesto, yo creo que es muy riesgoso que un niño viaje en una moto, prendido a la cintura de su madre o padre, pero nadie me puede decir cuántos accidentes de ese tipo se producen. Comparto que si viajando en moto se encuentran con un pozo, el niño cae. Pero también se cae una persona mayor. Y la única defensa que le hemos podido dar es el casco. Entonces, esto no me conforma.

Probablemente, si hacemos una estadística, podremos ver que hay cientos de miles de casos de niños transportados por sus padres. ¿Cuántos accidentes de ese tipo se producen? ¿Uno? ¿Cinco? ¿Diez? ¿Quinientos? ¿Mil? ¿Cincuenta mil? Debemos tener en cuenta la proporción. No podemos legislar teniendo en cuenta estadísticas de otros países, que son las que lamentablemente considera este proyecto. Nosotros no sabemos cuántos son los accidentes que involucran motos. De hecho, me animaría a decir que en el último año en los informativos no han mostrado accidentes de motos en los que haya niños. Si hubo alguno, yo no lo recuerdo. Entonces, estamos legislando para casos hipotéticos o mínimos y, a la vez, estamos provocando una problemática mayúscula a la gente que utiliza ese medio de transporte.

Por lo tanto, me parece que el costo-beneficio de esta iniciativa es absolutamente anormal.

SEÑOR PEDREIRA.- Aclaro que en los sidecar no se viaja adelante sino al costado.

SEÑOR OSTA.- En una camioneta o en un auto también se viaja adelante y al costado. Es la misma situación que estamos regulando en el artículo 1º.

Aclaro para el señor Diputado Pozzi, que no estaba en Sala, que yo argumentaba que el artículo 2º no tiene solidez lógica con lo que se establece en el artículo 1º, en tanto establece que se podrá transportar niños y adolescentes -no se establece la edad- en motos con sidecar, siempre que se ajuste a las condiciones establecidas. El proyecto establece que los niños de cero a doce deben viajar en los asientos de atrás, pero en un sidecar no se puede cumplir con esto, porque no hay un asiento trasero. Realmente, esto no tiene mucha lógica; de alguna forma, el artículo 1º y el 2º son contradictorios.

Esa es la objeción que planteamos. Me parece que a la propuesta que estamos considerando le faltaría un poco más de trabajo y armonía.

SEÑOR PRESIDENTE.- Corresponde poner a votación el artículo 2º.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Adelanto que voy a votar este artículo con la condición de que se busque una solución para que los padres puedan llevar a sus hijos a la escuela, de tal manera que los niños puedan apoyar sus pies. No sé si es factible hacer esas modificaciones en las motos, para dar seguridad al niño que debe viajar. Reitero que no voy a votar algo que impida que los chiquilines vayan a la escuela.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- No voy a votar este artículo en estas condiciones por los argumentos que ya di.

Insisto en que este proyecto no tiene la lógica que debería. En los artículos que después vamos a considerar genera una casuística que enreda mucho más el tema, que entrevera las edades y los pesos de los niños y adolescentes.

Por lo tanto, en estas condiciones, con esta lógica, reitero que este proyecto -lo voy a decir hasta el final de los tiempos- no se adecua a nuestra realidad, genera muchas más dificultades que soluciones, impide a la gente más pobre tener un medio de locomoción. Aunque haya cierto riesgo -no lo desconozco-, este proyecto no brinda ninguna solución. Estoy totalmente de acuerdo con el Diputado preopinante; si hay un cambio en la redacción, estoy dispuesto a aprobar este artículo, pero en estas condiciones voto negativamente y lo fundamento con los argumentos expuestos: no es práctico, no soluciona la situación y hará que la gente más desposeída no pueda trasladarse con cierta comodidad, como lo hace hasta hoy. Nadie me puede demostrar que los accidentes de motos con niños sean de tal magnitud como para asegurar que esta iniciativa va a solucionar alguna cosa, porque no lo hace ni siquiera para los mayores. Si debido a un pozo la moto cae, tampoco hay ninguna certeza para los mayores, aunque utilicen casco. Por supuesto, estoy de acuerdo con

proteger a los menores, pero no con que la protección sea de tal magnitud que quite los derechos a la gente. Así, en estas condiciones, no puedo votar.

SEÑOR POZZI.- Este proyecto es un conjunto de normas que podemos discutir, como lo estamos haciendo, pero no cabe la menor duda de que apunta a solucionar un problema que causa la mayor cantidad de muertes de uruguayos de todas las edades. En el Uruguay los accidentes de tránsito matan más gente que cualquier enfermedad. Este proyecto de ley intenta corregir eso. Los que más mueren son los que andan en moto, sobre todo los que conducen sin cumplir con las obligaciones que las leyes -que se ha dicho que no sirven- especifican. Por ejemplo, el uso del casco.

No hay ninguna duda de que un niño viajando en una moto entre dos mayores es un peligro total y absoluto. Y no vamos a esperar a que las estadísticas lo digan; tratamos de actuar antes. Que la moto es una solución de traslado para la gente de menores recursos, no hay ninguna duda. Por eso no está prohibida la venta de motos; por eso se pueden comprar motos en las condiciones más libres. Para nosotros deberían usarse y venderse con determinadas condiciones. Por ejemplo, habiendo sacado la libreta de conducir motos.

Eso no pasa en el país; eso no pasa en ninguno de los departamentos de la República: las motos se venden sin condiciones. Para regular el uso de las motos, no creo que sea bueno esperar a que las estadísticas digan que los niños se matan en ellas. Todos sabemos que un niño, sentado en una moto entre dos mayores, sin forma de agarrarse, es un peligro. Todos lo sabemos. Está bien: quizás no haya que legislar por la patología sino previendo situaciones que pueden darse.

Nosotros consideramos que este proyecto de ley, más allá de que podamos discutir algunos de sus postulados, hace a lo que es el país. Los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en el país. Lo mismo sucedía en otros países, en los que han adoptado normas de este tipo, han trabajado en estas cosas y en otras. Nosotros intentamos ir por ese camino.

Lo que no podemos permitir es que se diga que nada de esto sirve -todo es plausible de ser mejorado-, que todo esto complica más las cosas. Por ese camino no vamos a ninguna parte. Hemos considerado cuatro artículos, pero no hemos podido votar ninguno, y ya se nos ha adelantado que con el resto del articulado probablemente suceda lo mismo.

(Interrupciones)

——Es lo que se está diciendo acá.

Estamos dispuestos a discutir y a modificar cosas, pero escuchar que queremos cercenar la posibilidad de los pobres de viajar en moto, es muy fuerte. Lo que queremos es proteger la vida del que viaja mal en moto. Por supuesto que la moto se puede caer, muriendo su conductor; por supuesto que puede darse contra un árbol; por supuesto que puede venir un meteorito, pegarnos en la cabeza y matarnos; por supuesto que puede caérsenos un árbol arriba. Todas esas cosas pueden pasar, y mucho más. Pero creemos que definir una cantidad de normas que digan "no hagamos las cosas más peligrosas", no está mal.

Todos sabemos que un niño en una moto, sin tener cómo agarrarse, es un desastre. Ojalá no pase nunca nada, porque el día que pasa, todo el mundo pone el grito en el cielo. Esa es la verdad.

Estamos dispuestos a buscar acuerdos, soluciones, pero no podemos dejar que se digan cosas, como las que se están diciendo, sin explicar nuestra visión. Tenemos una visión absolutamente diferente, y creemos que este proyecto de ley, con las imperfecciones que pueda tener, intenta corregir los problemas, y no enturbiar las aguas. La Ley Nº 18.191, a pesar de que no se cumple porque hay gente que entiende que no se debe cumplir, ayudó a resolver los problemas que había. Eso es lo que creemos que esta ley hará. El señor Diputado Saravia Fratti tiene todo el derecho de pensar que no lo hará, pero nos interesa que quede clara nuestra visión en este asunto.

En definitiva, estamos dispuestos a buscar acuerdos y a solucionar cosas para que el proyecto de ley tenga el mayor consenso posible, pero que se entienda que no tenemos la misma visión.

SEÑOR PEDREIRA.- Siguiendo en la línea de salvar vidas y de contemplar algunas situaciones, todo el mundo sabe que viajar en bicicleta es diferente a viajar en moto o en auto. Ojalá todo el mundo pudiera viajar en un auto blindado, pero la sociedad no es tan sencilla. Busquemos lo terrenal y salvar vidas, agregando elementos legislativos de sencilla resolución.

A ninguno se nos escapa que llegar a los posapiés ayuda muchísimo, se tenga la edad que se tenga. Entonces, centremos el asunto en esto. Si el problema es que los niños de la gente pobre no van a llegar a los posapiés, estamos desviando la discusión. En todo caso, establezcamos que los posapiés sean reglamentados. De ese modo, la gurisada que va a la escuela con sus madres en moto llegaría a los posapiés. Me parece que es una forma de salir de este paso sin enredarnos en discusiones de fondo.

Sugiero que donde dice "de cualquier edad que no alcancen los posapiés de dichos vehículos" se agregue "o como sugiera la reglamentación que se establezca".

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Es un buen momento para alinear lo que estamos discutiendo porque hay cosas que deben quedar claras.

Estamos de acuerdo con el objetivo del proyecto, y en eso hemos sido claros. Creemos que algunos de los artículos plantean casuísticas que no se adaptan a la realidad que tenemos, sin perjuicio de que, si pudiéramos cumplirlas, seguro serían beneficiosas y eventualmente ayudarían a disminuir los índices de accidentes o de mortalidad. Pero si se pudieran cumplir. De nada sirve aprobar una ley que tenga enormes dificultades de cumplimiento y que genere infractores de manera permanente. No lo digo en desmedro de las clases menos pudientes, pero es la realidad que vivimos. Naturalmente, no estoy hablando de personas que viajan en una Harley Davidson que cuesta US$ 60.000. Estoy hablando de los que viajan en ciclomotores chinos, que se compran por $ 500 por mes y que son los más comunes. Debe haber un millón de motos en el país. Es lo que más utiliza la gente, que antes no tenía ese recurso. No me opongo a las cosas porque sí. Me opongo a lo que sé que no se va a cumplir, sancionando a personas que no tienen otra forma de solucionar su transporte.

Pocas veces discrepo con el señor Diputado Pozzi. En este caso, el señor Diputado Pozzi está siguiendo las instrucciones de personas con las que yo permanentemente discrepaba no en el objetivo sino en la forma de llevar adelante el objetivo. De a poco, en algunas cosas, nos hemos ido poniendo de acuerdo.

Quiero dejar en claro que no estoy en contra de todo el proyecto de ley, sino de algunos artículos que refieren a la casuística, porque van a generar el mismo problema que nos plantea el artículo 2º.

Si el Poder Ejecutivo hubiera enviado un proyecto de ley que solucionara el tema de los posapiés, diciendo que el Estado asumiría esa responsabilidad en aquellos casos en que fuera pertinente, el asunto sería distinto. Aunque subamos los posapiés, los niños viajarán prendidos de la madre. Y si la moto sufriera un accidente, agarrara un pozo o tuviera un roce, los niños caerían de cualquier manera. No creo que con esto estemos solucionando el asunto.

Además, si están los posapiés más altos, pero la que viaja atrás es la mamá sin el niño, no podrá apoyarse y deberá viajar con las piernas sueltas. ¿Eso está permitido? No, porque lo que arreglaríamos por un lado, lo desarreglaríamos por otro. Eso es lo que estoy tratando de explicar. No se trata de ir en contra de todo sino de buscar una fórmula -si existe- para no ser drásticos al generar un espacio tan distante entre la realidad y la legislación para prevenir situaciones que no sé si son las más numerosas. Lo que sé es que vamos a generar un conflicto y que los transgresores van a ser miles, porque no tienen otra forma de solucionar su transporte.

Es una posición. De hecho, entiendo que los integrantes del partido de Gobierno tienen que defender este proyecto y como normalmente los proyectos vienen con candado, se da muy poca posibilidad de manejar algunos criterios, más allá de que reconozco los esfuerzos que está haciendo el señor Diputado Pozzi. No me sorprende porque esto suele suceder. La Providencia cayó sobre una persona que inventó esto copiando. Esto es un recorte y pego de muchas cosas que pasan en otros países y que acá tienen poco asidero. Además, hay un problema temperamental -"Yo soy el que tiene la razón"- de mi querido doctor, el Presidente de la Unasev, y es muy difícil negociar con él cosas razonables. Él tiene un gran discurso pero poco afiance en la realidad. Yo creo que esto lo podemos ir llevando aplicando cosas que hoy son más fáciles de aplicar y no generando una cantidad de infractores por necesidad. Una cosa es ser infractor por ser infractor y otra por necesidad.

Probablemente los criterios sean distintos y no vayamos a ponernos de acuerdo. Entiendo que podamos tener diferencias de criterio con respecto a la aplicación en la realidad que cada uno vive. Capaz que la realidad que yo veo es parcial, del interior, y pongo dos ejemplos. En mi departamento siempre hemos tenido problema con el casco, y en esta Comisión se ha tratado ese tema, pero en Treinta y Tres usan casco y también andan niños con los padres o entre los dos. Eso no se va a poder evitar por más que hagamos esta ley; lo que vamos a conseguir es sancionarlos permanentemente, si se aplica. Además, va a ser absolutamente permeable porque nadie quiere -y menos en el interior, donde nos conocemos todos- impedir a la gente que tenga un mínimo de capacidad de locomoción para llevar a los niños a la escuela o a donde tienen que ir los padres con sus hijos.

Yo no puedo votar en estas condiciones. Entiendo que tengamos diferencias. Esto no genera nada más que una discrepancia de opiniones por la realidad que yo vivo, que capaz que es distinta a la de otros departamentos. De todos modos, si esto es tan trascendente, el Estado debería acompañar este proceso, por ejemplo, subsidiando el 50% del costo de los posapiés para los niños. Si es una cuestión de vida o muerte, el Estado debería mandar este proyecto con soluciones, no con sanciones. En esto tenemos una discrepancia fundamental con el objetivo del Gobierno.

SEÑOR OSTA.- Queremos dejar en claro que no aceptamos que se nos atribuyan intenciones que no corresponden. Nosotros estamos aquí, dando nuestras opiniones, con el mismo objetivo que pueden tener los Representantes del Frente Amplio, que es tratar de acotar al máximo las consecuencias negativas de los accidentes de tránsito, que todos sabemos que son una causa de muerte importantísima en el país. Es decir que la oposición y yo, como Representante del Partido Colorado, tenemos las mismas intenciones que los del Frente Amplio.

Ahora bien, para que las cosas se transformen en realidad, no deben quedar en el campo de las intenciones. Hoy estamos discutiendo si, efectivamente, a partir del proyecto de ley que tenemos a consideración logramos los objetivos que tenemos planteados. El Frente Amplio cree que sí -con dudas, porque ha habido idas y venidas en cuanto a algunos aspectos- y nosotros pensamos que hay que mejorarlo para conseguir los objetivos que todos queremos. Por eso, no aceptamos que se nos diga que tenemos visiones diferentes o que tenemos una intencionalidad política por detrás, cuando todos queremos lo mismo en un tema tan importante. Respetamos la posición del Frente Amplio y su planteamiento de objetivos y exigimos que también se respete la nuestra. Nosotros queremos acotar al máximo las consecuencias negativas de los accidentes de tránsito y para ello queremos que la legislación sea eficaz y posible de aplicar.

Con respecto a este artículo en especial, vemos que hay inconsistencias. Una fue la que mencionaba hoy en cuanto a los elementos vinculados a las motocicletas y el sidecar. En el artículo 2º se está diciendo una cosa diferente de la que se dijo en el artículo 1º. Acá no hay limitación para niños y adolescentes y se dice que deben viajar en las condiciones que prevé esta ley. ¿Cuáles son? Que viajen atrás. Entonces, si el sidecar no tiene atrás, ¿cómo se puede establecer que se pueda viajar en algo que no existe? Eso es una inconsistencia, que se está poniendo a consideración acá, inclusive atribuyendo intenciones en el sentido de que no votamos porque tenemos una visión diferente sobre cómo paliar las consecuencias de los accidentes de tránsito.

Con referencia a los posapiés, claramente es un tema de la reglamentación. Así como el artículo 3º -ahora artículo 1º- refiere a la reglamentación que el Poder Ejecutivo establezca vinculada a esta ley, lo relacionado con el transporte de los niños en ciclomotores, motocicletas y motos queda supeditado a la reglamentación que, al respecto, lleve adelante el Poder Ejecutivo, que tendrá que ver con los posapiés y cuatrocientas cosas más. Es un tema demasiado específico como para estar establecido en la ley; claramente es materia de reglamentación. Alcanza con que la ley disponga que la forma en que los niños deben circular en ciclomotores, motocicletas y motos estará de acuerdo con la reglamentación que disponga el Poder Ejecutivo al respecto. Así salimos de este meollo. Acá estamos legislando; va de suyo que la forma específica de circulación de las motos es materia de la reglamentación. No es que unos sean más buenos o más malos que otros sino que estamos desenfocados en nuestra tarea.

Además, sabemos cuál es la realidad, y tenemos que considerarla. Recién se hacía referencia a la Ley Nº 18.191 de 2007. ¿Cuántos años estuvo el Poder Ejecutivo para reglamentarla? Tres años, y lo hizo en julio de 2010, dos meses después de que muriera en Montevideo, en abril de ese año, una niña en un accidente de un transporte escolar. Esa es la verdad. Desde 2007 a 2010, el Poder Ejecutivo no reglamentó la ley. En abril

de 2010 muere la niña y rápidamente, a los dos meses, el Poder Ejecutivo la reglamenta mediante el Decreto Nº 206/010.

Si será difícil, a veces, instrumentar las cosas que se prevén en la ley -por eso hago hincapié en que esto es materia de reglamentación- que la Intendencia de Montevideo, en febrero de 2011, siete meses después de la entrada en vigencia de la reglamentación, dio plazo hasta fin de ese año a fin de adecuar las camionetas escolares para el transporte de niños. Es decir: una cosa fue la ley, otra la reglamentación del Poder Ejecutivo y estoy dando un caso de Montevideo, porque todos los vimos. Llegado el momento, la Intendencia del doctor Ehrlich consideró que no la podía aplicar inmediatamente, y dio ocho meses más para adecuar el sistema de seguridad de las camionetas de transporte escolar.

En primer lugar, tenemos que dar una lógica clara a este tema. En segundo término, todos tenemos las mismas intenciones y debemos acotar la discusión a lo que es objeto de la legislación y no de la reglamentación.

SEÑOR PEDREIRA.- Vuelvo a insistir en poner el foco donde realmente hay que ponerlo, porque nos hemos ido bastante para el costado, y el tema de fondo se está politizando en el mal sentido.

Al final del primer párrafo del artículo 2º dice: "[...] niños o adolescentes de cualquier edad que no alcancen los posapiés de dichos vehículos", y yo sugiero agregar "o como lo defina la reglamentación de esta ley". Eso salvaguardaría toda la situación de fondo y haría lugar a que la solución de esto es un tema de la reglamentación. No quiero entrar en otras consideraciones que se han hecho porque creo que eso agregaría más elementos de discordancia que de acuerdos y no le hace bien a la discusión. Lo que sí quiero dejar en claro es que no hemos tenido idas y venidas. De nada sirve aprobar un proyecto de ley como este en desacuerdo. En todo caso, esas idas y venidas son para tratar de contemplar a todo el mundo, siempre y cuando se esté dispuesto a acordar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero comunicarles que a la hora 13 y 55 tenemos que finalizar la reunión debido a que se va a descubrir un cuadro en la Sala.

SEÑOR POZZI.- Creo que todos queremos hacer cosas para mejorar; yo nunca hablé de intencionalidades políticas. Simplemente, creo que a veces la discusión no conduce a ningún lado. Por ejemplo, yo tengo una visión de los posapiés y otras personas tienen una distinta. Las dos veces que subí a un caballo me caí. Pero un día me subí con un estribo y no me caí. Hay paisanos que andan a caballo sin nada y no se caen nunca y otros que nos caemos si no estamos atados. Eso pasa. Esto es como el tema del sidecar que planteó el señor Diputado Osta, que va en el costado, y supongo que la persona que va ahí tiene un método de sujeción; no van a poner el sidecar detrás de la moto, porque sería un remolque.

Obviamente, no podemos avanzar más en el día de hoy porque estamos acotados por el tiempo. No obstante, con respecto al artículo 3º -que va a ser el 1º-, si el señor Presidente me permite, sugeriría que pensemos cómo podríamos compatibilizar medida y edad.

Los niños de 0 a 12 años claramente no pueden ir en el asiento delantero. Y los adolescentes desde los 12 hasta los 18 años -o hasta los 17 años y 11 meses- que midan menos de 1,50 metros tampoco pueden ir en el asiento delantero. Con esto acotamos todas las casuísticas posibles. Si hay alguna persona enana ya sabe dónde tiene que ir.

Debemos terminar de redactar todo el artículo para que quede en claro quiénes estarán obligados a ir en el asiento trasero del auto. Como dije, los niños deben ir sentados atrás, pero a los mayores no les podemos decir dónde sentarse, porque ahí entraríamos en un lío jurídico relativo a los derechos individuales. Yo he visto taxistas enanos, y les adaptan el vehículo para que puedan manejar. Nosotros solo podemos actuar sobre los menores de 0 a 12 años, y los de 12 años y un día hasta los de 17 años y 11 meses que no midan 1,50 metros obligatoriamente tienen que ir en el asiento trasero del auto.

Me voy pensando en los posapiés. Sugiero a los demás integrantes de la Comisión que traigan alguna propuesta para ver si mañana podemos redactar el artículo.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión se reunirá mañana a la hora 12.

SEÑOR OSTA.- Creo que hacer referencia a los posapiés es solo un aspecto de lo que, a mi juicio, es objeto de la reglamentación. Me parece bien que se prevea hacer referencia a la reglamentación que se dicte oportunamente.

Finalmente, en cuanto a la motocicleta y al sidecar, que como bien se dijo hay muy pocos acá -se ve claramente una influencia de la legislación extranjera; hay países donde existen más-, quiero señalar que son muy peligrosos y es un hecho muy aceptado que las personas que viajan en ellos tienen más posibilidades de sufrir un accidente que si fueran sentadas adelante en un auto o en una camioneta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con las sugerencias del caso, vamos a continuar la discusión del artículo 2º en el día de mañana.

Se levanta la reunión.